

**LA ILEGALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO –
TAXI,
EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ**

**ILLEGALITY IN THE PUBLIC TRANSPORTATION SERVICE – TAXI IN
THE CITY OF BOGOTÁ**

Carlos Arturo Peña Rodríguez

Universidad Libre

Carlosa-penar@Unilibre.edu.co



RESUMEN

El presente artículo tiene como objeto de estudio académico, análisis actual y controversial suscitado entre las plataformas tecnológicas (Uber, cabify,) y la industria del transporte público (taxi) su implementación dentro de la prestación del servicio de pasajeros, a través de vehículos particulares, sin el posible cumplimiento de las normas legales y constitucionales vigentes para el momento en que se desarrolla el presente artículo, así mismo determinar las posibles omisiones por parte del estado en la regulación y vigilancia de las malas prácticas en el desarrollo de la actividad transportadora, bajo la figura de la responsabilidad estatal, que como estado debe ser ejercida en protección y cuidado del interés general sobre el particular, sin que ello implique la desprotección de sus asociados como sujeto garante del derecho al trabajo entre otros derechos fundamentales.

Ahora bien, para el desarrollo temático, se presentara de manera concreta no solo la controversia actual dentro de la industria del transporte, sino que se dividirá en tres puntos clave, 1. Establecer de manera clara y concreta la historia y evolución de la industria del transporte, 2. La implementación y llegada de las plataformas tecnológicas al servicio del transporte bajo la figura de intermediación del mismo y 3. Las posibles responsabilidades del Gobierno nacional en la falta de regulación normativa dentro de la cual se incluya a todos los actores de sector transportador.

Palabras claves: transporte, ilegalidad, plataformas digitales, taxi, Uber.

Particulares, responsabilidad, servicio.

Abstract.

This article has as object of academic study, the current and controversial analysis raised between the technological platforms (Uber, cabify,) and the public transport industry (taxi) its implementation within the provision of passenger service, through vehicles individuals, without the possible compliance with the legal and constitutional regulations in force at the time this article is developed, as well as determine the possible omissions by the state in the regulation and surveillance of bad practices in the development of the transport activity , under the responsibility that as a state must be exercised in protection and care of the general interest on the individual, without implying the lack of protection of its associates as subject guarantor of the right to work.

Now, for the thematic development, not only the current controversy within the transportation industry will be presented in a concrete way, but it will be divided into three key points, 1. Establish in a clear and concrete way the history and evolution of the transportation industry. Transport, 2. The implementation and arrival of technological platforms at the service of transport as intermediaries of the same and 3. The possible responsibilities of the national government in the lack of normative regulation within which all actors in the transport sector are included.

Keywords: transportation, illegality, digital platforms, taxi, Uber. Individuals, responsibility, service.

Introducción

La Industria del transporte de pasajeros individual, hace su aparición en el país y mas exactamente en la ciudad de Bogotá, aproximadamente desde el año 1986, con los conocidos taxis, los cuales se caracterizaron por estar identificados con color negro y franjas amarillas en sus inicios, el servicio se estrenó con la empresa Radio Taxi aeropuerto, en cabeza de su representante mas conocido y fundador como fue el (h, 2011) quien por varios años trabajo de manera incansable por buscar una efectiva prestación del servicio de transporte, además de su idea de profesionalizar a los conductores, tanto así que una de sus propuestas se encaminaba a la uniformidad de estos y por supuesto a la calidad

en la prestación del servicio por parte de sus representantes, punto este que ha sido centro de la controversia durante los años en que se ha contado con el servicio.

Por el desarrollo que ha presentado la industria transportadora, como es evidente, han tenido que implementar dentro de su actividad, planes y estrategias a los desafíos que se han presentado con el pasar de los años y la evolución no solo de la prestación del servicio en general sino a los cambios de la sociedad y por supuesto a la llegada de las plataformas tecnológicas implementadas en la prestación del servicio, en medio de una competencia un poco mediática, generada tal vez en parte por los medios de comunicación quienes en su afán no solo de la información sino de los intereses económicos y editoriales que defienden, de alguna manera han desdibujado el fondo de la discusión, dejando dentro de sus informe periodísticos como una guerra entre conductores de taxis y conductores de plataformas, además de dejar entre los usuarios del medio como la negativa renuente a la implementación de las tecnologías y su aceptación.

Es claro que frente a la confrontación jurídica, interpretativa, ilegalidad, desconocimiento e inaplicabilidad normativa, con este artículo se busca no solo establecer el papeles de los actores del transporte, sino del estado frente a determinar ¿Cuáles son las medidas que el estado (Gobierno Nacional) ha establecido e implementado para enfrentar la problemática presentada dentro de la prestación irregular del servicio de pasajeros por

medio de vehículos particulares?, determinando así la afectación si es que esta se ha presentado, en desarrollo de la actividad transportadora o en desmejora de una competencia inequitativa y en desventaja para los conductores de taxis.

Durante los últimos (3) tres años, podemos encontrar una serie de pronunciamientos y fundamentos jurídicos y legales, relacionados con las reglas, condiciones y parámetros mediante los cuales se enmarca el servicio de transporte de pasajeros, así como los medios utilizados (vehículos- taxi) con los cuales se autoriza dicha prestación, sin embargo, con la incursión en el medio de las plataformas tecnológicas (Uber, Cabify, Beat, Picap, Grin..) se ha dado inicio a la utilización de la palabra ilegalidad en el servicio de transporte, pues mediante dichas plataformas se viene desarrollando la actividad, a través de vehículos particulares ajenos a la normatividad existente y reguladora del movimiento, generando una discusión hasta el momento Interminable, enfrascados en si es legal o ilegal las plataformas que prestar servicios de transporte, por lo cual punto de partida para el desarrollo del presente artículo, con lo cual se establecerá un lugar de traslado estable, concreto y claro para entender la problemática suscitada entre los actores del transporte y si está bien si denominamos ilegalidad de las plataformas o del servicio que prestan.

Para ello, como mecanismo metodológico utilizado dentro del presente artículo, se adelantó por ejecución de carácter cualitativo de tipo descriptivo, partiendo como objetivo

el análisis de información jurídica, proveniente y expedida por parte de autoridades constitucionales de la rama del poder judicial, órganos de control y vigilancia en la materia, como la Superintendencia de Transporte, Superintendencia de Industria y Comercio, Ministerio de Transporte (Radicado Mt. No. 20171340492641) Así mismo el análisis de contenido de textos donde se permite conocer el inicio y la evolución que ha tenido el servicio de taxi, historia contada en parte en el Libro (Origen y Desarrollo del Taxismo en Bogotá – 1911 – 2011 – José Eduardo Hernández) pronunciamientos legales por medio de los cuales se establece el reglamento de la actividad transportadora, hasta la aparición de las plataformas tecnológicas como hoy se conoce (Uber, Cabify, ..) regulación expedida por parte del Ministerio de las Tecnologías de la Información (MINTIC), obteniendo con ello un marco explicativo que permita claridad y evidenciar de manera concreta los fenómenos tecnológicos a la par con la prestación del servicio de transporte sus implicaciones legales, beneficios para los usuarios,, y su contribución con la problemática presentada en la actualidad con el servicio de la industria.

Por todo lo mencionado anteriormente, este trabajo pretende establecer de manera clara, concreta y soportada en documentos, la real situación que desde hace aproximadamente 8 años se viene suscitando dentro de la industria del transporte, con la llegada e implementación de la plataformas tecnológicas, su real participación regulación en la industria, y la efectividad en su servicio, así como determinar de manera clara y

oportuna, los medios efectivos implementados por parte del estado en la disolución de dicha controversia y su papel en el mismo, como máxima autoridad administrativa de gobierno, sobre quien recae la facultad legal y constitucional de velar no solo por el cumplimiento de los fines y deberes del estado en favor de sus asociados sino con la protección de los mismos, quienes al final de este trasegar analítico será quienes sufran de manera total o parcial las consecuencias de unas posibles mala decisiones o por la omisión en la toma de las mismas.

Para ello enmarcado en una hoja de ruta dará inicio con la conformación de las industria del transporte , describiendo los aspectos de mayor importancia en su creación y desarrollo, posteriormente estableciendo una corta pero clara definición de las plataformas digitales su aparición dentro de la industria , como tercer aspecto las posiciones en cabeza del estado dentro de la cual encontraremos un pequeño recuento normativo que permito dilucidar el parámetro legal del servicio de transporte, para finalizar de manera sucinta con el análisis y papel que ha jugado el estado dentro de la presente problemática de los actores del sistema para determinar como un solo grupo con similitud de sus intereses.

Historia del Taxismo en Bogotá.

Desde 1986, y bajo la resolución 111 expedida por el “INTRA” que para la época era la entidad encargada de expedir permiso para las actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte público, el primer vehículo que hace parte de la historia correspondiente al taxi, fue un vehículo me marca Dodge de placas SB-9419, con numero de orden 10.888, número que representaba para el tiempo la cantidad de taxis que hacían parte de la industria, el cual fue afiliado al Aeropuerto el dorado de Bogotá.

De los 10.888 vehículos que hacían presencia durante los años 1986, comparada con el último censo efectuado en el año 2010, por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad, tuvo un crecimiento considerable, pues para el año 2010, la producción del taxi presento un total de 50.250 unidades, aunque como consecuencia de ese incremento para el año 1993 las matriculas para vehículos nuevos fue cerrada.

Para el año 1982, se presentó un desorden dentro del gremio de taxistas, lo que ordeno que el estado, por intermedio del Instituto Nacional de Transporte “intra”, tomara la decisión de asumir la administración del servicio, por intermedio de una empresa a través de licitación, poniendo como requisito para tal fin que los vehículos no podrían presentar más de tres años de antigüedad, condicionando sus conductores además a tener la calidad de bachilleres estar uniformados y debían hablar una segunda lengua referiblemente inglés por cuanto la comunicación con usuarios extranjeros presentaba dificultad en la comunicación.

Previo a un proceso de negociación con el estado, y efectuada la conformación de la Asociación de Conductores Guías de Turismo, se determinó que esta sería la encargada de regular a los conductores perteneciente al gremio taxista, conformando un grupo de administración conformado por los señores Uldarico Peña, Pedro Julio Páez, José Eduardo Hernández, para el bienestar de la industria sin remuneración alguna por su actividad.

Con el crecimiento que la industria fue demostrando, y con la implementación del radio operador, se requería una línea telefónica para los clientes que fuera de fácil recordación, por lo cual previo las gestiones pertinentes ante la única empresa de telecomunicaciones de la época les fue asignado el numero 2 11 11 11 , con lo cual fue afiliada a la compañía Taxis Libres, hoy conocida como la empresa de los unos por parte de la comunidad, nótese que en este aspecto podría decirse que la industria del taxi, fue la primera en incorporar a sus servicios la implementación de tecnologías ratificando su aceptación a las mismas y no como se quiere hacer ver hoy día como un obstáculo en su aplicación.

Con el pasar de los años no puede desconocerse que la industria del Taxismo ha venido presentando un crecimiento bastante considerable, lo que ha mostrado de igual manera una serie de deficiencias frente a la prestación del servicio, los costos, el comportamiento de los conductores, entre muchas otras. Dificultades que sus dirigentes, no ocultan ni defienden, por el contrario son conscientes de ello y trabajan por mejorar

las condiciones no solo de sus agremiados sino respecto al servicio que se presta.

Resumir la historia de la industria del servicio de transporte, en unos pocos renglones es una tarea difíciles por la cantidad de tiempo que llevan dentro del mercado y de las diferentes situaciones que en esos años han atravesados, pero si es importante determinar como la industria con el pasar del tiempo se ha sostenido como un factor importante en la prestación de sus servicio y como a pesar de las deficiencias en su servicio, aspecto utilizado en su contra y con razones de peso , han permitido que las plataformas lo utilicen a su favor, sobre todo en lo relacionado con la prestación más efectiva para los usuarios.

Por ello no puede dejarse de lado que la competencia que ha traído la implementación de las plataformas tecnológicas dentro de la industria, ha generado una difícil situación dentro del plano legal, pues no se puede olvidar que la misma encuentra su regulación como primera medida dentro de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transito Y transporte Terrestre), dentro de los cuales se establece como mandato legal el servicio de transporte como un servicio especial que gozara de especial protección y cuidado por parte del estado.

En la actualidad, y más exactamente en la ciudad de Bogotá se cuenta con una cantidad aproximada de 50.515 taxis determinado para el año 2020, es decir con ello se puede establecer que la actividad transportadora, presta un gran servicio no solo para la

movilidad de personas de un destino a otro sino que también aportar en el movimientos de productos y mercancías con las cuales intervienen en el proceso económico de la ciudad y sus habitantes perimiendo el cumplimiento de sus deberes y obligaciones en un periodo de tiempo corto.

Plataformas Tecnológicas (uber,cafify. beet)

Como una innovación dentro de la prestación del servicio de transporte, hicieron su aparición aproximadamente ocho (8) años, en nuestro país y más exactamente en la ciudad de Bogotá, las plataformas tecnológicas, con un amplio portafolio de servicios en caminados en su gran mayoría a la prestación del servicio de una manera puntual, efectiva y más personalizada, de acuerdo a las necesidades de los usuarios, pues dentro del portafolio ofrecido no solo se suscribe al transporte de pasajeros, sino que además implementan el transporte de mercancías, documentos y demás necesidades que requiera el usuario, lo novedoso es que ello se realiza desde una aplicación tecnológica que la gran mayoría de los ciudadanos por no decir que todos acceden desde su teléfono móvil, trayendo consigo un beneficio en la pérdida de tiempo, pues con el sistema tradicional, se veían abocados a utilizar líneas telefónicas congestionadas sin respuesta en ocasiones de acuerdo a sus necesidades.

Como una de las aplicaciones con más popularidad en la actualidad, podemos encontrar a Uber, quien a mediados del año 2013, hizo su aparición dentro de la industria

del transporte de pasajeros, ofreciendo dentro de su portafolio una gran cantidad de servicios como anteriormente se indicó, sobre todo compitiendo con la calidad del mismo, lo cual entre los usuarios tubo gran acogida y de alguna manera preferencia, pues una de sus valores agregados se encuentra la implementación de aplicaciones tecnológicas con lo cual la solicitud del servicio ahorrándole tiempo y sorteando las diferentes situaciones que al momento se solicitar o necesitar el servicio se presentan con relación al servicio tradicional.

Ahora bien, como consecuencia de su inmersión en el mercado a su vez trajo consigo, la creación y aparición de innumerables problemas , aquejado a varios sectores y poniendo en riesgo su supervivencia dentro del mercado transportador y es que una de las razones en la que conlleva a dicha situación fue la falta de regulación jurídica frente a su aplicación y es que sea esta la oportunidad para dejar sentado y de manera contundente , que con este escrito no se pretende encaminar una discusión frente a la legalidad o no de las plataformas tecnológicas ni mucho menos restringir sus uso, por el contrario las aplicaciones tecnológicas que en la actualidad se conocen no solo a nivel local sino del nacional, se encuentran amparadas bajo (Ley 555 de 200) , sin embargo aunque las aplicaciones como tal gocen de alguna manera de legales amparadas y desarrolladas dentro de un marco legal, no lo es el servicio que prestan a través de las mismas, ello es punto de inflexión de este artículo, pues la actividad transportador reguladas en su conformación, aplicación y desarrollo Decreto 172 de 2001, el cual de una manera como

podría decirse , en una acción intrépida fue suplantada o modificada con el decreto 174 de 2001, el cual se conoce como el servicio de transporte especial, lo cual sirvió de trampolín por parte de las aplicaciones , para bajo esa figura dar inicio a la prestación del servicio especial por medio de vehículos particulares, lo cual en mi opinión era una clara violación a las normas reguladoras.

Por otro lado, esta oportunidad aprovechada por las aplicaciones, ha derivado en discusiones jurídicas, por temas que a la luz de su actividad han desencadenado un desarrollo de la competencia desleal, desplazando a los usuarios tradicional y llevándolos al uso de las aplicaciones, llevándose con su actuar multas que has oscilando entre uno (1) y (700) salarios mínimos mensuales (S.I.C. Resolución No 34942 del 12 de Agosto de 2019)

Regulación del transporte.

La actividad de transporte, como un mecanismo mediante el cual ha permitido el cumplimiento y satisfacción de necesidades por parte de quienes ven en este sistema una forma de cumplir con sus necesidades, sin embargo esta actividad ha sido regulada con el pasar de los años y en conjunto con los cambios que ha sufrido la sociedad y el mismo sistema de transporte, es por ello que mediante la expedición de la Ley 336 de 1996, se estableció de manera clara y precisa los requerimientos que se debían cumplir para la correcta prestación del servicio de transporte de pasajeros, es así como dentro de la mencionada normativa, se indica por medio que vehículos se debe efectuar dicha

prestación, ejemplo de ello es que estableció que quienes tengan interés o desean integrar la industria del transporte, deben realizarlo por medio de una empresa de transporte legalmente constituida bajo las normas y deberes, y que dentro de su objeto social se encuentre la actividad transportadora como objetivo principal, es decir evitando que exista diversidad modalidades en el servicio que se pretenda prestar.

Así, que como toda industria debía estar regulada o tener una entidad reguladora , mediante la cual se permitiera ejercer control y vigilancia sobre quienes ejercer dicha actividad o servicio, por ello es que en la actualidad el control y vigilancia se encuentra en cabeza como primera medida del Ministerio de Transporte, seguido de la superintendencia de Transporte, sobre quienes ha recaído en gran parte la obligación y el reto de evitar la prestación ilegal del servicio, efectuada a través de las plataformas tecnológicas, aunado a ello, legalmente La ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito, ha definido la actividad como un servicio público, el cual goza de especial protección y vigilancia por parte del estado, impartándole una obligación clara de evitar la ilegalidad o el desorden que se pueda presentar en ejercicio de la misma, es aquí donde comenzamos a observa de manera más clara el fenómeno causado por las plataformas tecnológicas, pues ese control que se encuentra en disposición del estado, no ha tenido gran envergadura y ha permitido de alguna manera que se presente las confortaciones de los actores unos a favor de la plataformas y otros en defensa de su servicio tradicional.

Si bien es cierto como se ha indicado dentro del presente escrito, no está en discusión la legalidad o no de las plataformas digitales, ello ya está claro que en lo que refiere al Ministerio de Las tecnologías de la información, gozan de toda legalidad y apoyo estatal Decreto 1078 de 2015, sin embargo su actividad o el servicio que prestan no se predica con igual ímpetu, pues los conductores digitales por así denominarlos, no se encuentran afiliados a una empresa de manera directa que se dedique a la prestación de servicios de transporte, por el contrario se ha dilucidado que los mismos actúan como intermediarios dentro del proceso de transporte, sin el cumplimiento de los requisitos mencionados arriba, es decir sus vehículos no se encuentran amparos por la ley , ni sus tarifas tienen soporte de regulación por parte del Ministerio de Transporte, con lo cual dejan a su arbitrio la imposición de las mismas, generado una competencia desleal frente a sus competidores directos.

Dentro del (Decreto 172 de 2001 – Adolfo Canal Mora – ministro de Transporte – Ministerio de Transporte “por medio del cual se reglamenta el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi”) la reglamentación para la actividad del taxi, mostrando los requisitos que deben ser atendidos por todas aquellas empresas que deseen ejercer la actividad de prestación del servicio, así como las reglas que para el caso se deben seguir, sus conductores por ejemplo deben encontrarse de manera estricta

afiliados a la seguridad social, disponer de manera imperiosa, la licencia de conducción especial para el manejo de servicio público, caso contrario a los conductores digitales quienes , a falta de regulación no están en la necesidad de adquirirla, un vacío grande por cuanto aunque parezca capricho su intención es de garantizar que las personas que ejercer actividad, están en capacidad y como mecanismo evaluador de que se prestara un servicio óptimo y en las mejores capacidades y condiciones, en pro de los usuarios y su seguridad..

Equivalentemente, define lo que se debe entender por servicio de transporte de pasajeros, modalidades, tarifas, en que vehículos se prestara el servicio pues estos vehículos deben tener y encontrarse plenamente identificados tanto por la empresa a la que pertenecen , números de teléfono en caso de reportar daños, quejas, sugerencias, y con ello establecer una perfecta identificación de los vehículos que prestan el servicio, caso contrario nuevamente con los vehículos particulares, a diferencia de estos el conductor legal, por ponerle un nombre, debe tener una tabla dentro de la cual se identifica plenamente al conductor garantizando que quien conduce es el mismo que registra su tabla de tarifas y servicios, lo que no sucede con los conductores de plataformas, y es que como lo he mencionado, no es defender una u otra posición, es establecer que unos con mal o mejor servicio se apartan de las normas y otros dentro de ellas se encuentran con desventajas.

Seguido a la regulación prevista para el servicio de transporte, se habla de la tarifa que se cobra por dicho asistencia pues como ya se mencionó se encuentra en cabeza del ministerio de transporte, previa verificación y creación de políticas conforme al estudio de costos de autoridad competente, delimitando un marco entre el máximo y mínimo permitido, pues dentro de los costos se tienen en cuenta el mantenimiento normas por su desgaste sufrido por los vehículo ley 336 de 1996 capítulo 7. La seguridad es un aspecto de vital importancia, pues dentro de este se regula que tanto los conductores como los elementos utilizados, entendido como los vehículos cuenten con las mejores condiciones para su uso, verificar su estado, y por supuesto que los conductores se encuentren en pleno uso de sus facultades, imprimiendo capacitaciones constante en el manejo, horario de manejo, y que las herramientas se encuentren en disposición óptima, artículo 31 – 38 de la misma norma.

Frente al tan mencionado tema de los cupos de los cuales se habla tanto en la sociedad, y en relación con los conductores digitales, dichos cupos no es otra cosa que el derecho de reposición que se presenta cuando se elimina un vehículo de circulación, por razones de años de servicio, descomposición del mismo entre otros, lo cual genera una oportunidad de cambio por un vehículo nuevo con el cual se permite la modernización de la flota dentro de la prestación del servicio, el costo tan elevado del que se predica, no es otra cosa que el resultado de la restricción ordenada por el gobierno para la expedición de

cupos nuevos, lo que en el mercado se traduce en la oportunidad de unos pocos de imponer de manera no regulada las tarifas de reposición, pero punto a favor, es que con la reposición de los vehículos, se permite tener un control de la totalidad de los vehículos que prestan el servicio manteniendo un flujo constante y evitando un descontrol de los taxis en la ciudad, caso contrario con las aplicaciones, quienes no requieren para su funcionamiento cambios en los vehículo, o que permita una actualización y modernización de los mismos. Por el contrario esta regulación no aplicable para ellos a evidenciado que el aumento del parque automotor en la ciudad, se haya aumentado de manera considerable, sin freno alguno, pues los vehículos más utilizados por las plataformas están los automotores pequeños, como los Chevrolet spark, Nissan Sentra, kia Picanto, que por demás lo único que tienen en común es que han sido catalogados como vehículos poco seguros para sus pasajeros u ocupantes, lo cual demuestra que la seguridad predicada en la norma legal, no se cumple por parte de estos.

En la actualidad la polémica está servida, para ambos actores el transporte, pues es claro que el servicio y la industria del transporte, se encuentra completamente regulada por parte del legislados y de las autoridades administrativas, facultadas constitucionalmente para hacerlo, es claro que quien desee cumplir con ese objeto está sumergido en el cumplimiento de dicho mandato, pero por otro lado se encuentran las aplicaciones que a la fecha no tienen un regulación clara precisa y concreta donde

delimite su campo de acción en igualdad de condiciones que sus competidores directos, correspondiendo de manera legal, ofreciendo un servicio como intermediarios de aquel que ya delimito la función de esos intermediarios, es decir que existiendo claramente regulación para dicha actividad, aquí es donde se pregunta cuál es el papel del estado en esta controversia?, bien a lo largo de los últimos años el estado a través de su rama legislativa a trato por los medios que tiene a su alcance regular e integrar de alguna manera los conductores digitales y los tradicionales, lo cual no ha sido tarea fácil por cuanto los unos reclamas que se exija el cumplimiento de lo ya establecido y los otros que dicha normatividad no les está ajustada, y en ello llevamos varios años sin una posible solución.

Olvida tal vez el estado, que la permisividad con la cual parece actuar para evitar discusiones entre sectores afines a unos y otros, que la falta de su compromiso podría derivar en responsabilidades judiciales en cabeza de este por omisión en la ejecución de actividades ilegales, pues la pérdida de un vehículo que presta servicio de transporte al margen de la ley, si bien se encuentra amparado por una póliza, con el devenir de esta situación, las aseguradoras, han optado por evadir su pago argumentando que la actividad que desarrollaba al momento del siniestro era o es cataloga ilegal, así mismo los accidentes de tránsito ocasionado por vehículos particulares en desarrollo de dicha actividad, el usuario podría encontrarse facultado para iniciar demandas contra el estado

por la permisiva actitud omisa en la ejecución de actividades riesgosas para el asociado máxime cuando en cabeza de este se encuentra la obligación y protección.

La voluntad política es clave al momento de determinar proyectos de ley que infieran en una solución, clara en materia de regulación de transporte, pues el proyecto de ley 003 de 2021, por medio del cual se buscaba la regulación del servicio, presentado ante la comisión sexta de la cámara de representantes, con ponencia del señor Milton Hugo Angulo, teniendo como objetivo la regulación del servicio de transporte público particular intermediado por plataformas tecnológicas y se dictan otras disposiciones, desafortunadamente fue archivado por falta de un efectivo trabajo legislativo, lo cual aplazo una vez más la solución al problema planteado.

Desde la constitución política expedida en el año 1991 y más claramente en su artículo 365 impone la obligación a los servidores públicos de manera inherente a la función social asegurando la prestación eficiente y oportuna de las políticas públicas en relación con sus asociados, pues no se puede olvidar que uno de los derechos importantes que tienen los ciudadanos es su derecho a la movilidad y el estado esta en la obligación de garantizar esa locomoción de manera segura, eficaz y eficiente, lo cual con el análisis de la documental observada para la presentación del presente artículo, no se ha cumplido de la misma manera.

Si bien es cierto en lo que a la expedición de normas en relación con las plataformas tecnológicas se refiere, ello ha mostrado un poco de avance con la ley 555 de 2000 por medio de la cual se “ regula la prestación de los servicios de comunicación personal PCS “, sin embargo la mencionada norma aunque regula todo lo referente al uso del espectro electromagnético, y de alguna manera hace alusión al manejo y creación de aplicaciones, no hace referencia alguna a los servicios que por medio de esta se prestan, con lo cual se puede deducir que existe una desconexión por parte del estado pues considero que se debe incluir por parte del legislativo como otro actor importante en la discusión y es incluir en un solo grupo los aspectos de la política pública, la regulación existente del servicio de transporte y las novedades que han hecho sus aparición como las plataformas tecnológicas que permitan dar creación a una regulación conjunta . de tal manera que ponga fin por el bienestar de todos a la controversia actual entre los actores de la industria.

Sin embargo se debe aclarar que han tenido o mostrado mas voluntad por parte de los actores directos de la industria del transporte que por participación directa del estado, y es que ello se puede evidenciar dentro de la asociación, o mejor dentro de la alianza estratégica que se ha efectuado entre las empresa por una lado Uber, en representación de las plataformas tecnológicas que intervienes en el proceso bajo la figura de

intermediación y una de las empresas representativas de los taxis como lo es la empresa Taxi express, quien por medio de un convenio suscrito entre estos, van de alguna manera contribuyendo a la normalización legalidad, participación dentro del proceso de movilidad, lo cual debe ser reconocido su interés y voluntad. y es que no se puede esperar que el estado actúe máxime cuando lo que hasta el momento se ha evidencia es una falta de voluntad clara en la contribución o proposición de este a intervenir como es su deber y obligación.

Y es que de lo anteriormente manifestado, no puede entenderse como existiendo organismos bajo los cuales se les ha indilgado la responsabilidad dentro de la industria del transporte, las cuales entre muchas otras está la de velar por el cumplimiento de las normas y sobre todo de actuar como autoridad no solo en el castigo, sino que así mismo proponga soluciones, actúe bajo el mandato que se le ha conferido, y es que esta parte aunque puede ser una crítica, se muestra en que ninguna de las autoridades del órgano nacional central departamental, distrital, han tomado las riendas de esta situación, por el contrario, el ministerio de transporte de manea facilista a endilgado la responsabilidad al ministerio de las Tecnologías de la Información MINTIC, con lo cual al final del camino continuamos sin una solución a la vista pronta y eficiente.

Resultados Esperados

Tomando de referencia la información suministrada dentro el presente artículo académico, y su correspondiente análisis, lo primero que queda claro, es que en lo

relacionado con la industria y la actividad del transporte público más exactamente en lo que a los taxis se refiere, existe una completa y nutrida reglamentación dentro de la cual es evidente que no existe aspecto por medio del cual el legislador haya incurrido en un vacío, por el contrario desde el punto de vista legal está plenamente regulada, es tan clara y concreta que observada no queda duda alguna que lo que hace falta es que la misma sea cumplida a cabalidad por intermedio de las autoridades que a su cargo tienen dicha responsabilidad, como lo es la secretaria de Movilidad, las autoridades de tránsito, y por supuesto el ministerio de transporte.

Ello es una forma clara en la que se contrarresta la ilegalidad que se viene presentado, con los conductores de las plataformas, se evita la prestación de servicios mediante vehículos que no están dentro del marco legal, que no cumplen con las condiciones legales establecidas en la Ley 336 de 1996, pero sobre todo que no garantizan la seguridad tanto de los usuarios como de los mismos conductores, quienes clara queda que ejercer la actividad fuera del margen legal se exponen a las sanciones pecuniarias como la inmovilización del vehículo, sino ponen en riesgo su propia seguridad.

Como segunda medida quedo plenamente demostrado que dentro de la actividad del transporte y su industria, se está presentado el fenómeno de la competencia desleal, y es que prueba de ello como se manifestó está comprobada en la sanción que la

superintendencia de Industria y comercio le impuso a la plataforma Uber, por cuanto de manera engañosa ofrecía y prestaba un servicio que para la autoridad falladora, no se encuentra ajustada dentro del marco legal que bastante se mencionó, que la misma puede ser un poco vetusta, de acuerdo, pero que como normas públicas y en un estado social y democrático se debe acatar, y así mismo queda clara que una cosa es la legalidad de las aplicaciones tecnológicas y sus plataformas de uso, las cuales gozas de plena legalidad, amparadas por normas emitidas por parte del legislativo, y otra bien concreta es que el servicio que se está prestado por intermedio de ellas se encuentran afectadas de ilegalidad, y ahí es donde se pregunta, porque el estado no ha tomado como voluntad real policita eficiente, una regulación clara al respecto, pues estaría en contravía de la disposiciones como 88 y 333 de la constitución política consagrados artículos garantes de la competencia económica algo que parece ser no se interés del gobierno actual.

Finalmente debo rescatar como un resultado que alivia un poco el desolador panorama de la industria, y que permite abrir una pequeña luz al final del camino, es la que efectivamente se creó mediante el convenio entre la empresa de taxis express y la plataforma Uber como intermediario del servicio de transporte, una combinación que demuestra que efectivamente si existe un punto de encuentro con beneficios para sus actores económicos de producción y crecimiento como para los usuarios en materia de servicio, oportunidad, calidad eficiencia y eficacia, y para las plataformas es un gran avance, en el ingreso a la ejecución de su objeto, dentro del marco

legal por medio del cual se regula, con lo cual se aleja de las posibles sanciones económicas a las que se expone, sino que por el contrario la alianza estratégica conlleva en beneficios de todos los representantes de la industria.

Lo cual deja una conclusión sentada, y es que si es evidente que existen mecanismo jurídicos por medio de los cuales si es posible regular el temas de las plataformas digitales pero sobre todo del servicio de intermediación que prestan, pues es obvio que no es la única plataforma tecnológica que presta servicio, por el contrario la llegada de la tecnología en el desarrollo económico del paisa es algo que no se puede ocultar ni mucho menos negar a su inclusión en la sociedad, lo que si es necesario urgente y obligatorio, es que el estado no tome una actitud desconectada de la realidad social, que se vive, día a día, por el contrario sería un buen legado que sea este quien tome la iniciativa de integrar las industrias tradicionales le, junto con las nuevas tecnologías y tome la vocería para su integración, creo que es más fácil, más oportuno unir que continuar sobrellevando con paños de agua tibia una discusión que al final ya está clara en lo que se debe realizar.(Regulación integral de las plataformas y sus servicios operaciones)

Referencias Bibliográficas

Botero, M. y Alegría. (2017) La Nueva Tecnología en el Sector del Transporte Obstaculiza o Fortalece el Servicio Público, Revista Verbal Iuris 12(37), pp.(25 – 41)

Constitución Política de Colombia (1991)

Decreto 1079 de 2015, *por medio del cual se expide el estatuto único del servicio de transporte*

Decreto 1326 de 1998, *por medio del cual se reglamenta el Artículo 2 de la Ley 336 de 1996 y se dictan otras disposiciones*

Decreto 170 de 2001, *Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros*

Decreto 172 de 2001, *Por medio del cual se Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre – Taxi*

Decreto 172 de 2001, *por medio del cual se regula el servicio de transporte publico terrestre. Artículo 35*

Decreto Ley 1412 de 2017, *por el cual se adiciona el título 16 a la parte 2 del libro 2 del*

Decreto Único Reglamentario del sector TIC, *Decreto número 1078 de 2015, para reglamentarse los numerales 23 y 25 del artículo 476 del Estatuto Tributario*

Hernández , J (2011) *Origen y Desarrollo del Taxismo en Bogotá. Radio Taxi Aeropuerto*

Ley 1047 de 2015 por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.

Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte

Ley 769 de 202, Código Nacional De Tránsito Terrestre.

Orozco, S y Velázquez, M Uber la Plataforma Tecnológica que Rompe con los Esquemas Tradicionales de la Regulación en Materia de Transporte Individual de Pasajeros en Colombia

*Resolución No. 34942 de 2019, Superintendencia de Industria y Comercio
Tribunal Superior de Bogotá, Sala Civil Expediente No.11001319900120160210603
Magistrado Ponente Manuel Alfonso Samudio Mora 18 de Junio de 2020*

FORMATO APROBACIÓN METODOLOGICA PARA TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN			
FECHA SOLICITUD	15	10	2021
	DIA	MES	AÑO
ESTUDIANTE	E - MAIL		
Carlos Arturo Peña Rodríguez	Carlosa-penar@Unilibre.edu.co		
TÍTULO DEL DOCUMENTO			
LA ILEGALIDAD EN EL SERVICIO DE TRASNPORTE PÚBLICO – TAXI, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ			
FOLIOS		ANEXOS	
PROGRAMA:	DOCTORADO		MAESTRÍA
			ESPECIALIZACIÓN
			X
<p style="text-align: center;">ASESOR METODOLÓGICO (Revisa la propuesta metodológica y técnica)</p> <p>ASIGNADO A: _____</p> <p>BELISARIO DAZA G</p> <hr/> <p>OBSERVACIONES:</p> <p>_____</p> <p>_____</p>		<p style="text-align: center;">TUTOR DISCIPLINAR (Revisa el contenido sustancial del trabajo)</p> <p>ASIGNADO A: _____</p> <hr/> <p>OBSERVACIONES:</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
APROBADO <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto; text-align: center; line-height: 20px;">X</div>	IMPROBADO <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	APROBADO <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	IMPROBADO <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>
Fecha del Concepto <u>15 Oct 2021</u>		Fecha del Concepto _____	
FIRMA: <u>BELISARIO DAZA G</u>		FIRMA: _____	